



PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE

2025-2040



Membres du comité de suivi |

- Claude Bouchard, conseiller municipal, district #2, président de la Société de transport du Saguenay
- Jimmy Bouchard, conseiller municipal, district #1
- Kevin Armstrong, conseiller municipal, district #4
- Mireille Jean, conseillère municipale, district #8
- Jade Rousseau, directrice, Service de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
- Michel Nepton, ing., directeur adjoint, Service du génie
- Sébastien Comeau, ing., MBA, directeur de la planification réseau, projets et électrification, Société de transport du Saguenay
- Noémie Bussièrès, conseillère en développement durable, Service du développement durable et de l'environnement
- Marie-Christine Tremblay, urb., MAP, cheffe de la division urbanisme et planification, Service de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
- Catherine Delisle, urb., M. ATDR, chargée de projet, Service de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

Équipe de rédaction |

- Catherine Delisle, urb., M. ATDR, chargée de projet, Service de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
- Sylvain Verreault, chef d'équipe, technicien en urbanisme, Service de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
- Marie-Christine Tremblay, urb., MAP, cheffe de la division urbanisme et planification, Service de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

Réalisé grâce à la précieuse collaboration de la Société de transport du Saguenay, de la Direction de santé publique du CIUSSS du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Direction générale du Saguenay-Lac-Saint-Jean du ministère des Transports et de la Mobilité durable, du Conseil régional de l'environnement et du développement durable du Saguenay-Lac-Saint-Jean, du Forum régional sur la mobilité durable au Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'ensemble des services municipaux, partenaires et citoyens ayant pris part à la démarche.

TABLE DES MATIÈRES



03

MISE EN CONTEXTE

04

QU'EST-CE QUE LA
MOBILITÉ DURABLE?

05

QU'EST-CE QUE LE PLAN DE
MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE?

06

LE POINT DE VUE
CITOYEN

09

LA VISION

10

LES DÉFIS DE SAGUENAY EN
MATIÈRE DE MOBILITÉ

19

LES CIBLES À ATTEINDRE

23

LES AXES D'INTERVENTION

24

LE PLAN D'ACTION

MISE EN CONTEXTE

Depuis plusieurs décennies, le développement de Saguenay, comme celui de la plupart des municipalités québécoises, est largement influencé par l'automobile. Cette façon de développer nos collectivités ayant révélé ses limites, on assiste aujourd'hui à une demande sociale de plus en plus grande pour l'adoption de stratégies de mobilité qui répondent aux besoins de l'ensemble des citoyens tout en réduisant l'empreinte de nos déplacements sur l'environnement.

En réponse aux nombreux enjeux sociaux et environnementaux associés aux transports, Saguenay souhaite prendre ses responsabilités en matière d'action climatique tout en affirmant son rôle de leader régional dans la mise en place d'actions innovantes en matière de déplacements.

Avec plus de 145 000 habitants, la Ville de Saguenay occupe la huitième place des villes les plus peuplées au Québec. Répartie sur une superficie de 1165 kilomètres carrés, cette population occupe un territoire immensément vaste et peu dense, ce qui engendre de nombreux défis en matière de mobilité durable.

Afin de répondre à ces défis, la démarche de réalisation du Plan de mobilité durable intégrée a permis à la Ville de Saguenay de développer une meilleure connaissance des dynamiques locales qui influencent le déplacement des personnes sur son territoire et de porter un regard plus aiguisé sur les enjeux propres à sa communauté afin de proposer des actions qui sont en cohérence avec ces réalités territoriales.

Pour devenir la capitale boréale à laquelle elle aspire, Saguenay souhaite donc se doter de moyens pour développer des solutions de transport durables qui sont adaptées à ses besoins et à son contexte. En plus de réduire son empreinte environnementale en favorisant l'utilisation de modes moins énergivores, l'adoption de mesures en faveur d'une mobilité plus douce permettra à Saguenay de développer davantage de synergies entre ses milieux de vie, de renforcer son caractère de ville exceptionnelle et de devenir une ville plus inclusive et conviviale pour l'ensemble de ses citoyennes et citoyens.



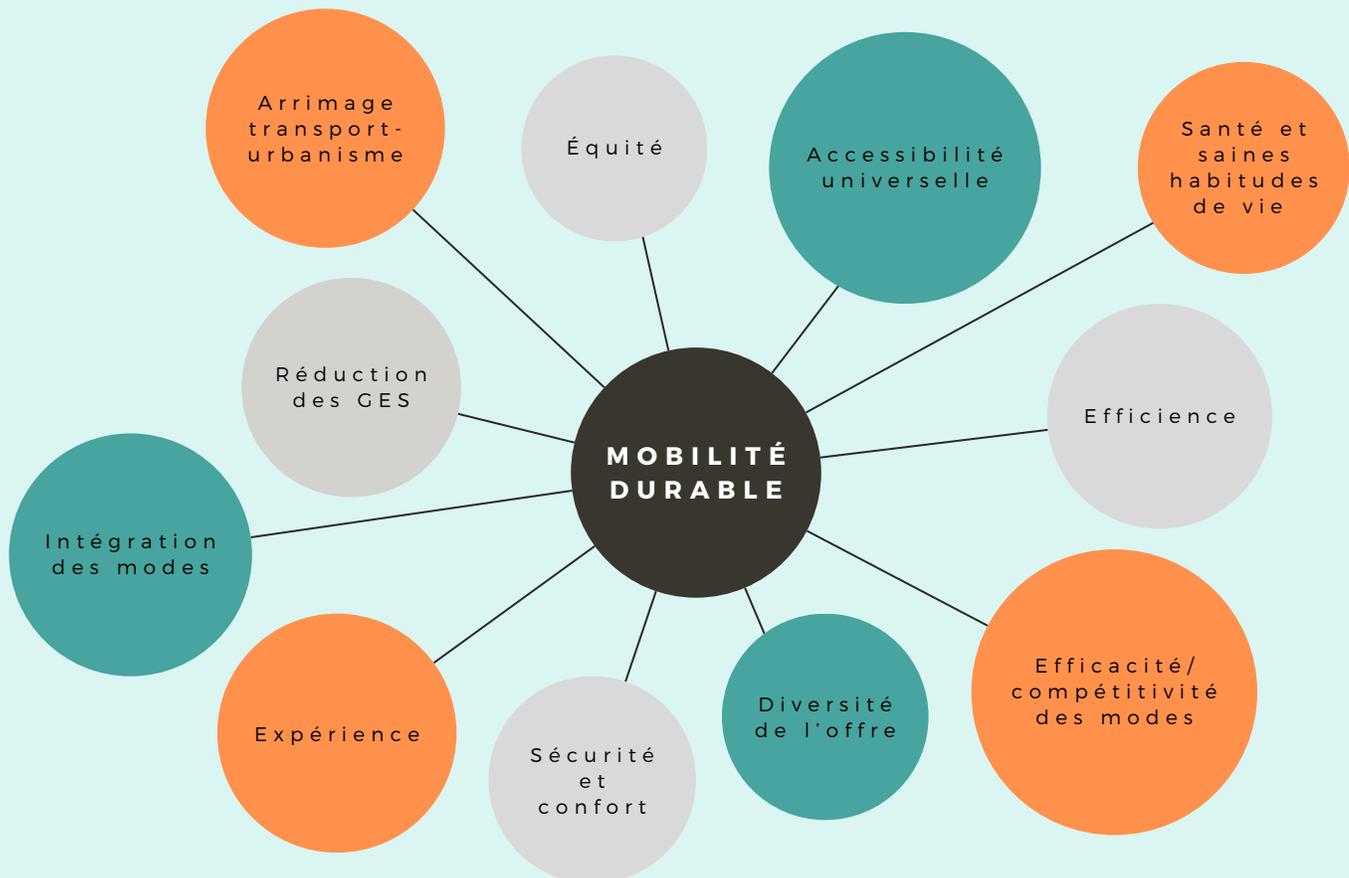
QU'EST-CE QUE LA MOBILITÉ DURABLE?

La mobilité durable est une approche globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports.

« Elle repose donc sur un système de transport :

- qui permet aux individus de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière équitable, sécuritaire et compatible avec la santé;
- dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyens de transport et qui appuie une économie dynamique;
- qui minimise la consommation d'espace et de ressources, qui s'intègre au milieu et qui réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les déchets. »

(Vivre en Ville, d'après Québec. OQLF, 2017, et Centre pour un transport durable, 2002)



Éventail des sphères de la mobilité durable



QU'EST-CE QUE LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE DE SAGUENAY?

Le Plan de mobilité durable intégrée (PMDI) est un outil de planification qui permet à la Ville de Saguenay d'assumer son leadership en matière de mobilité durable et de se doter d'une stratégie afin de favoriser l'utilisation des modes de déplacement actifs et collectifs sur son territoire.

Le PMDI est un outil complémentaire aux autres planifications de la Ville qui reconnaît l'interrelation entre l'aménagement du territoire et la planification des transports afin de favoriser l'accès à une diversité de modes de déplacement dans une optique de développement durable. De façon plus concrète, il offre une vision de la mobilité durable à Saguenay sur un horizon de 15 ans et identifie des cibles à atteindre pour réaliser cette vision. En se basant sur de grands constats et en tenant compte du point de vue du milieu, il identifie des axes d'intervention et propose une feuille de route pour passer à l'action.

Ancré dans de multiples démarches participatives, le présent plan se concentre intentionnellement sur le déplacement des personnes à l'échelle locale, de façon à mettre le citoyen au premier plan de ce vaste chantier tout en favorisant la cohérence entre les actions proposées.

LE POINT DE VUE CITOYEN

LA VALEUR AJOUTÉE

Les personnes qui habitent à Saguenay et qui vivent le territoire au quotidien ont une perception et une connaissance différentes de celles des experts, enrichissant l'analyse et la compréhension des enjeux. En se penchant sur les observations, les préoccupations et les aspirations du milieu, la démarche du Plan de mobilité durable intégrée a permis de faire ressortir l'expérience des citoyens et de proposer des solutions qui correspondent aux besoins avérés de la communauté. Elle s'appuie également sur un dialogue ouvert avec les partenaires du milieu et les différents acteurs en mobilité durable sur le territoire.

À PROPOS DES DONNÉES RECUEILLIES

Au cours des dernières années, plusieurs démarches locales et régionales ont été réalisées par la Ville de Saguenay ou ses partenaires afin de documenter les besoins et les aspirations de la population en matière de mobilité durable. La prise en compte de ces démarches a permis de faire ressortir les souhaits de la population, tout en mettant en évidence les principaux enjeux perçus.

Pour bonifier ces démarches, la Ville de Saguenay s'est impliquée par le biais de trois démarches participatives visant à orienter le Plan de mobilité durable intégrée en tenant compte du point de vue des citoyens et des partenaires, soit :

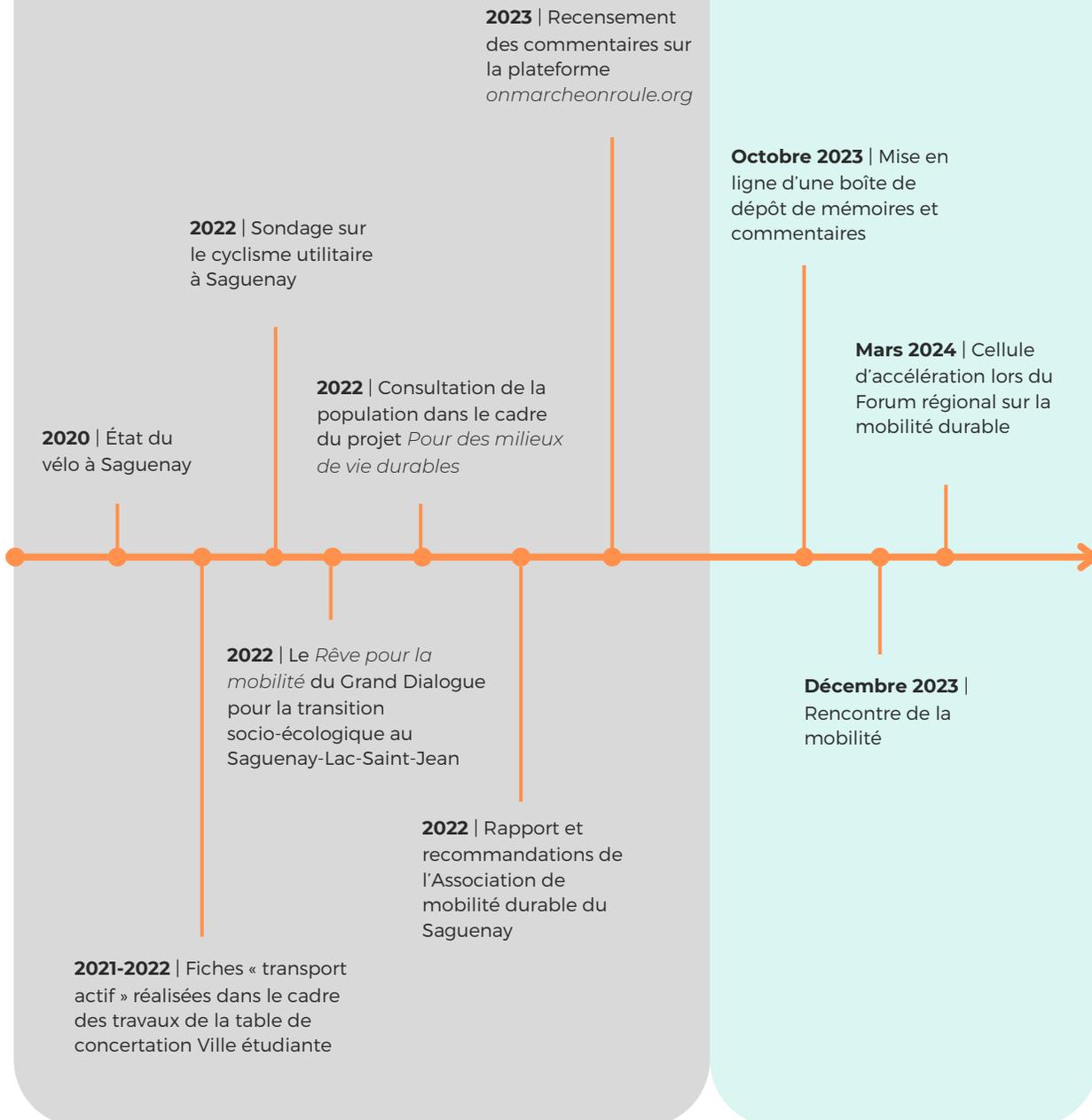
1. L'organisation de la Rencontre de la mobilité ; une journée complète sur le thème de la mobilité durable à Saguenay;
2. La mise à disposition d'une boîte de dépôt virtuelle pour la transmission de mémoires et de commentaires;
3. L'animation d'une cellule d'accélération sur le thème du Plan de mobilité durable intégrée lors du troisième Forum régional sur la mobilité durable au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

La ligne du temps à la page suivante présente plus en détail l'ensemble des démarches participatives qui ont été prises en compte dans le cadre de la réalisation du Plan de mobilité durable intégrée.



Démarches participatives réalisées en amont du PMDI

Démarches participatives réalisées dans le cadre de la réalisation du PMDI



SYNTHÈSE DES SOUHAITS COLLECTIFS POUR LA MOBILITÉ DURABLE À SAGUENAY

Les différentes activités participatives réalisées ont permis de faire ressortir les principaux souhaits de la population et des acteurs en matière de mobilité durable. Les bulles suivantes représentent une synthèse de ces souhaits.



LA VISION

Saguenay 2040,

une ville innovante en matière de mobilité durable où l'expérience en transport actif et collectif des citoyens est au cœur des priorités afin d'offrir des **milieux de vie** :

ACCESSIBLES

pour tous et par une multitude de modes de déplacement

CONVIVIAUX

qui favorisent le confort, les échanges et la cohésion sociale

SÉCURITAIRES

en accordant la priorité aux usagers les plus vulnérables

ATTRAYANTS

qui se distinguent par leur qualité et qui favorisent le rayonnement de Saguenay

FAVORABLES À LA SANTÉ

en encourageant la population à bouger lors de ses déplacements

À FAIBLE INCIDENCE SUR L'ENVIRONNEMENT

en limitant la consommation d'espace et de ressources et en favorisant l'adoption de modes moins énergivores



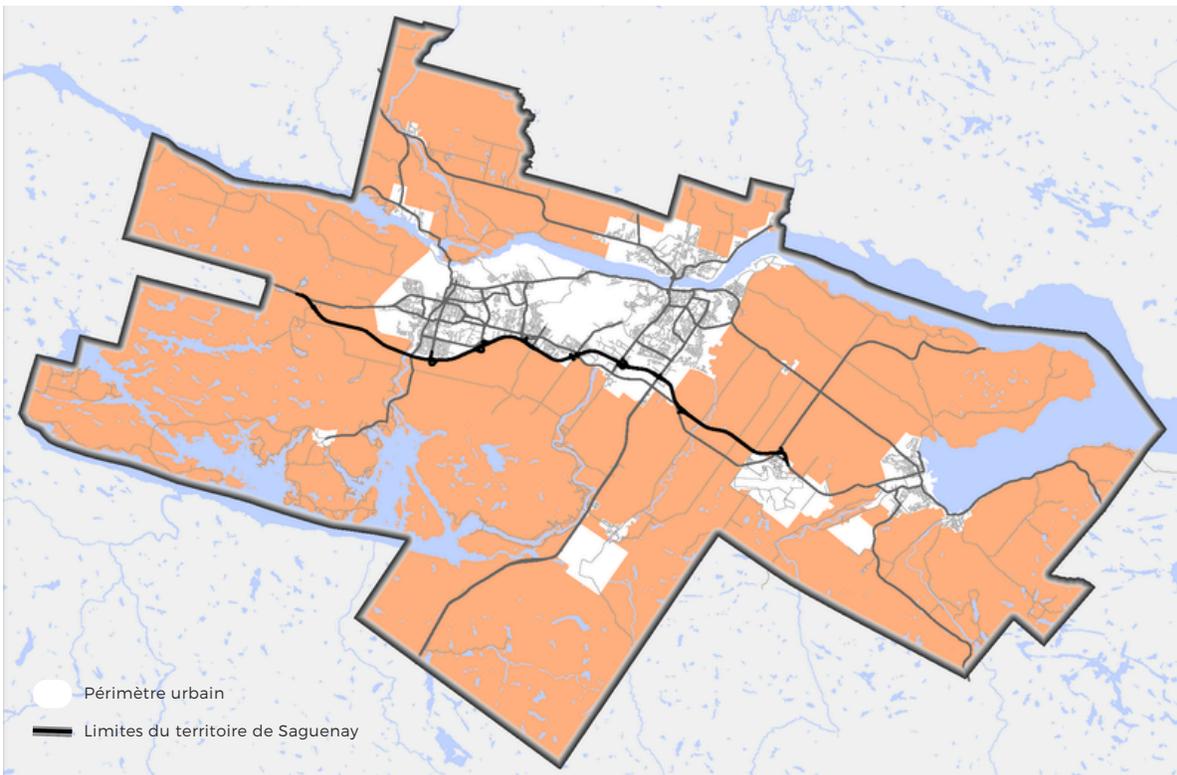
LES DÉFIS DE SAGUENAY EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Afin d'améliorer l'expérience de la population lors de ses déplacements et d'inciter une évolution dans les habitudes de transport, Saguenay doit s'attaquer à plusieurs défis en matière de mobilité durable. En effet, plusieurs caractéristiques associées à l'histoire de Saguenay, à l'évolution de sa population, de même qu'à son contexte géographique influencent les choix de mobilité des personnes qui ont, à leur tour, une influence sur le bien-être de la population et la qualité de l'environnement.

OPTIMISER LA DESSERTE MULTIMODALE DU TERRITOIRE MALGRÉ SON ÉTENDUE ET SA FAIBLE DENSITÉ DE POPULATION

Avec une superficie de 1165 km², Saguenay occupe **un territoire immensément vaste, propice à l'étalement urbain et à l'éparpillement des activités**. Doté d'une faible densité de population, le territoire de Saguenay est tracé de routes et de réseaux de transport qui couvrent de vastes secteurs avec un nombre limité d'usagers, ce qui rend difficile d'assurer une desserte efficace et complète du territoire. En effet, avec une population dispersée, il est difficile de garantir une fréquence élevée du transport collectif et la présence d'infrastructures de transport actif sur l'ensemble du territoire. Ces grandes distances à parcourir impliquent d'ailleurs des coûts importants en termes d'infrastructures et d'entretien.

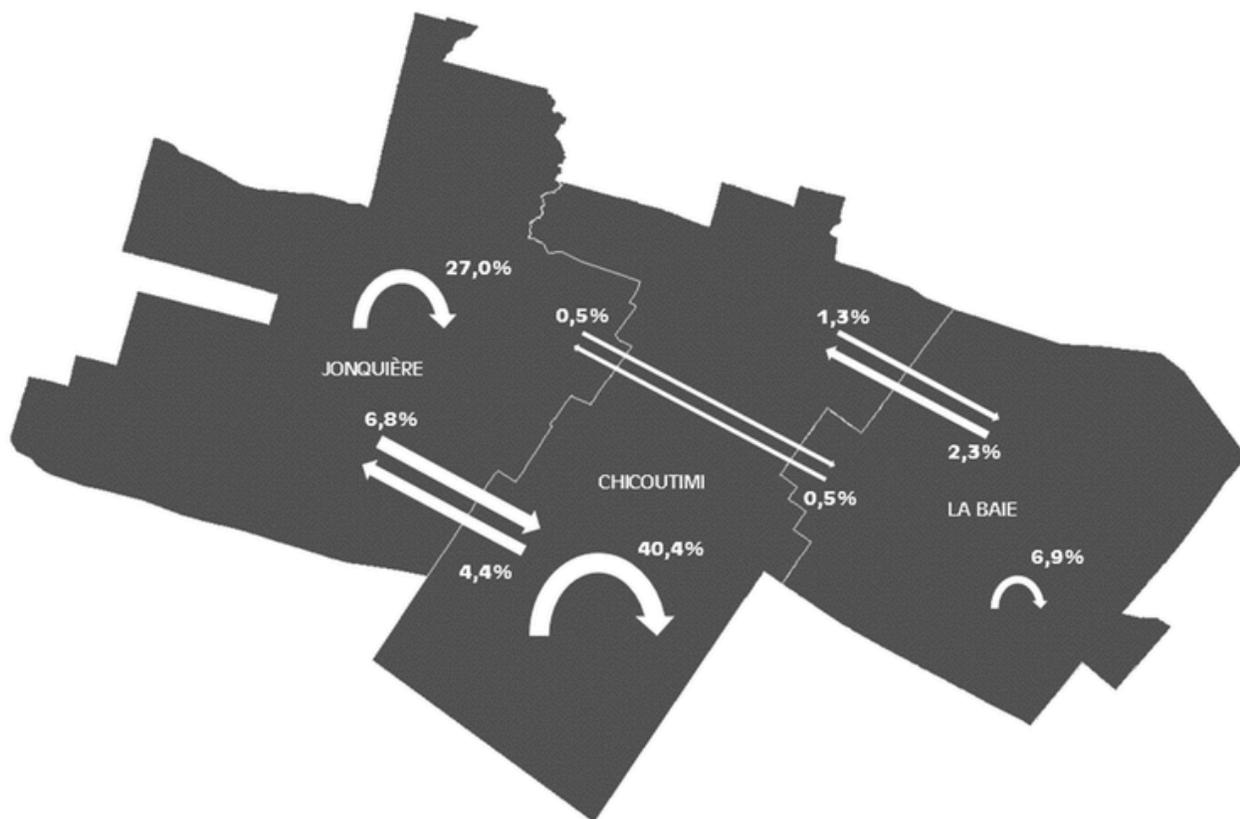
Malgré ces obstacles importants, plusieurs constats mettent en lumière des atouts sur lesquels s'appuyer afin d'optimiser les réseaux de transport saguenéens. En effet, bien que le territoire de Saguenay soit très étendu, l'espace urbain ne représente qu'environ 11 % du territoire (Ville de Saguenay, 2023).



Aperçu du territoire de Saguenay et de son périmètre urbain (Ville de Saguenay, 2024)

VILLE DE SAGUENAY

En termes d'habitudes de déplacement, on constate que la majorité des déplacements sur le territoire de Saguenay s'effectuent à l'intérieur de chacun des arrondissements. D'ailleurs, on estime que 46 % de la population saguenéenne effectue des déplacements de moins de 5 kilomètres pour se rendre au travail (Statistiques Canada, 2016), ce qui représente **une densité importante de déplacements de courte distance** et donc un potentiel important de déplacements par des modes actifs ou collectifs.

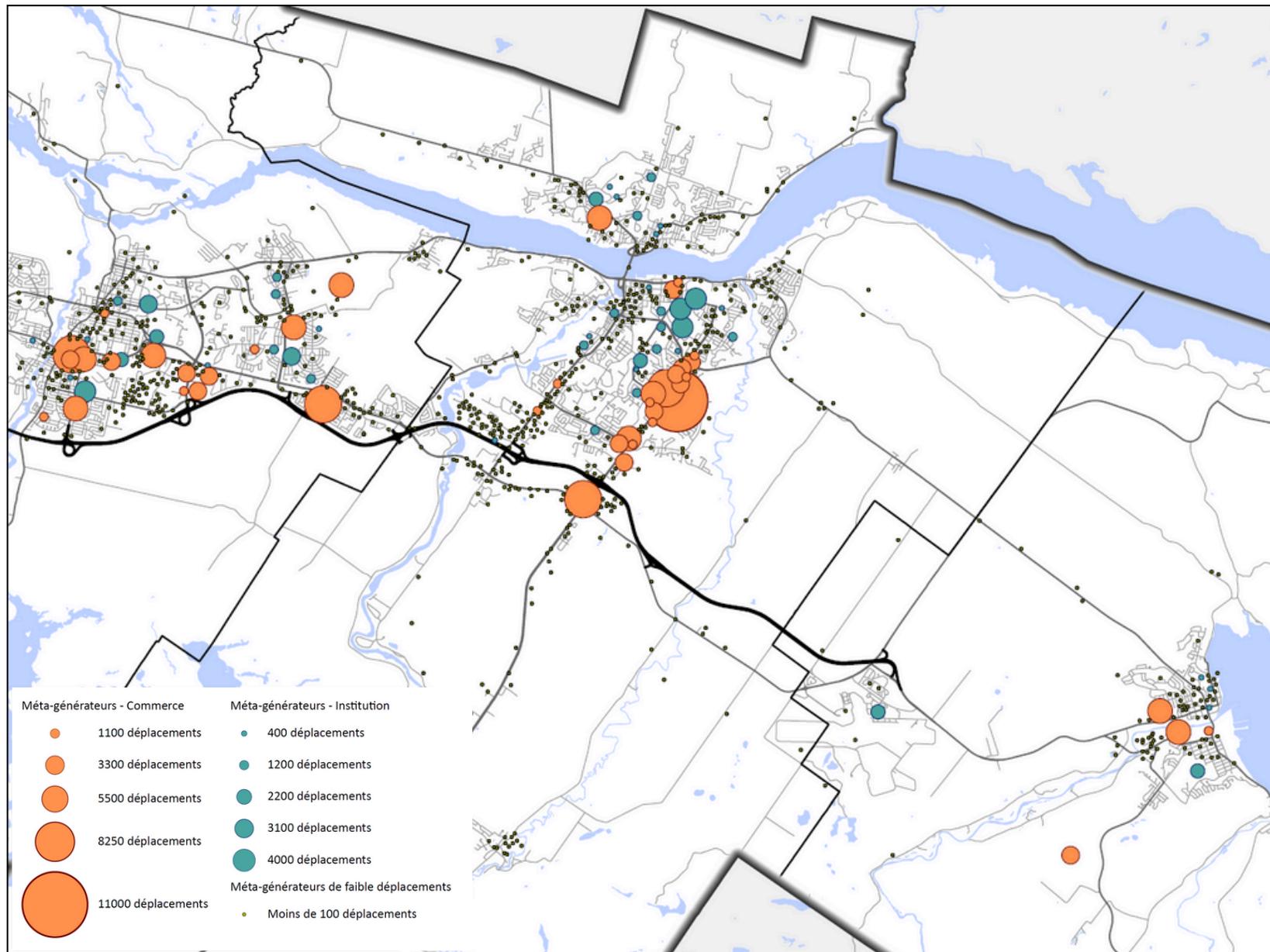


Répartition (%) des grands flux de déplacement sur le territoire de Saguenay
(Ville de Saguenay, 2023, adapté de MTMD, 2016)

Tel que le démontre la carte de la page suivante, on constate également que les grands générateurs d'achalandage du territoire sont, pour la plupart, concentrés le long de grands axes routiers ou à l'intérieur de certains pôles urbains bien définis, ce qui est favorable à leur accessibilité par plusieurs modes de transport.

À la lumière de ces constats, l'optimisation des réseaux de transport actif et collectif de Saguenay passe par la mise en place de stratégies afin de **freiner l'étalement** de ses activités et le développement des réseaux pour **desservir** de façon prioritaire **les grands pôles d'activités et les principaux bassins de population** situés à l'intérieur du périmètre urbain. En complément, des solutions alternatives doivent également permettre d'optimiser la desserte des secteurs moins denses et plus éloignés afin d'offrir à l'ensemble de la population un accès à plusieurs options de transport.

VILLE DE SAGUENAY



Distribution des grands générateurs de déplacements sur le territoire de Saguenay (Ville de Saguenay, 2024, adapté de MTMD, 2016)

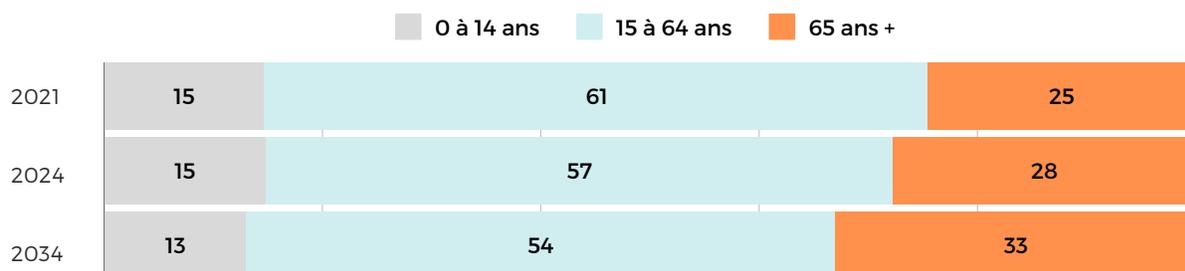
FAVORISER L'AUTONOMIE ET L'ÉQUITÉ SOCIALE

La mobilité durable à Saguenay est un enjeu crucial pour assurer l'autonomie et le bien-être de sa population. Plusieurs éléments peuvent avoir une incidence sur l'autonomie d'une personne lors de ses déplacements, notamment les limitations fonctionnelles, mais également d'autres caractéristiques telles que l'âge ou la situation socioéconomique.

À cet effet, Saguenay est particulièrement affectée par le phénomène de **vieillesse de la population**. En 2021, 25 % de la population saguenéenne avait atteint l'âge de 65 ans ou plus, ce qui dépasse largement la moyenne provinciale de 20 % (ISQ, 2021). Cette réalité s'accroîtra d'ailleurs au cours des prochaines années, tel que le démontre les projections démographiques. La mobilité des aînés devient alors une préoccupation importante puisqu'elle comporte des particularités propres aux réalités de cette tranche de la population. En effet, dans le contexte d'une population vieillissante, la question de la mobilité et du transport des personnes aînées mérite une attention particulière, notamment parce que ses effets sur l'accès aux soins de santé, sur la sécurité alimentaire et sur la participation sociale sont considérables. L'accessibilité à la marche et au transport en commun permet aux aînés de maintenir leur autonomie et leurs activités quotidiennes. Il est ainsi crucial de sécuriser les environnements urbains qui connectent les lieux du quotidien aux besoins d'une population développant des limitations fonctionnelles avec l'avancée en âge.



En plus de la sécurité des infrastructures, le rapprochement et la concentration des activités est également nécessaire afin de faciliter la mobilité des aînés qui ont tendance, avec le temps, à se déplacer sur de plus courtes distances. Par ailleurs, la difficulté d'accéder à certains modes de déplacement peut restreindre considérablement les opportunités de socialiser et augmenter l'isolement, portant ainsi atteinte à la qualité de vie. Les mesures favorisant la mobilité active contribuent donc à l'épanouissement de la population et au **maintien d'une vie active avec l'avancée en âge**, tant sur le plan physique que social.



Évolution projetée (%) de la population de Saguenay par groupe d'âge en 2021, 2024 et 2034 (ISQ, 2021)

En matière d'équité sociale, l'accès à des services alternatifs à l'automobile et l'adaptation des infrastructures aux besoins de l'ensemble de la population sont des défis importants afin de permettre aux personnes avec des limitations fonctionnelles de pouvoir accéder à leurs activités quotidiennes. Sur le territoire de Saguenay et ses environs, près d'une personne sur 3 (30 %) déclare avoir de la de la difficulté avec les activités de la vie quotidienne (INSPQ, 2024). Les personnes vivant avec une incapacité sont moins autonomes dans leurs déplacements. Certaines personnes parmi celles-ci peuvent avoir des difficultés à se déplacer pour différentes raisons et requièrent parfois des services particuliers, tels que l'accès au transport adapté. D'ailleurs, tel que le démontre le tableau ci-dessous, plus la population est âgée et plus la proportion de personnes en situation d'incapacité augmente. Ainsi, dans un contexte de vieillissement de la population, il faut prévoir que la proportion de personnes vivant avec une incapacité augmentera au cours des prochaines années.

Les personnes à mobilité réduite ou celles vivant avec une incapacité requièrent des aménagements spécifiques pour se déplacer de manière autonome. Elles ont besoin d'infrastructures adaptées qui permettent les déplacements sécuritaires, mais également des lieux d'attentes ou de destination aménagés, qui permettent une mobilité sans obstacle. Afin de favoriser l'équité dans l'accès aux activités, il importe de renforcer les mesures visant à **assurer l'accessibilité universelle des infrastructures** tout en maintenant une offre de service favorisant l'**autonomie** et la **flexibilité** de l'ensemble de la population lors de ses déplacements.



Groupe d'âge	Nombre	%
Moins de 18 ans	5 775	19,2 %
18 à 64 ans	29 380	30,7 %
65 à 74 ans	7 580	32,2 %
75 ans et plus	6 680	47,3 %
Total (pop)	49 420	30,3 %

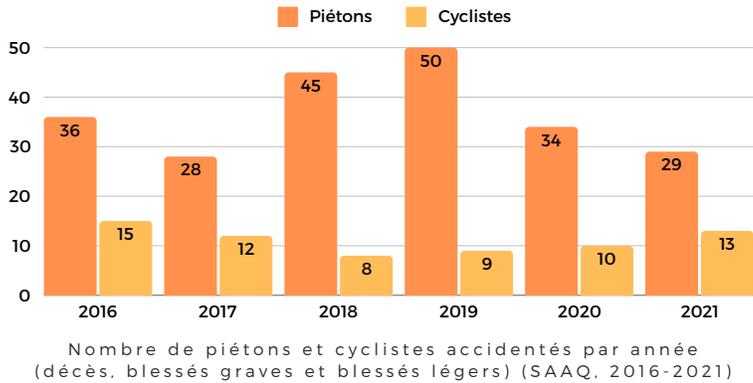
Proportion (%) de la population ayant une incapacité selon l'âge. Réseaux locaux de services (RLS) de Jonquière, de Chicoutimi et de La Baie (INSPQ, 2024)

La dépendance à l'automobile a également des répercussions significatives sur le revenu des ménages, renforçant les inégalités sociales. En effet, les ménages à faibles revenus consacrent une part disproportionnée de leur budget à l'achat, à l'entretien et au carburant des voitures. Cela peut limiter leur capacité à couvrir d'autres besoins essentiels comme le logement, la santé et l'éducation. Ainsi, la mise en place d'infrastructures et de services permettant l'accès à des options de transport alternatives à l'automobile réduit la nécessité de posséder un véhicule personnel et donc le **fardeau économique associé aux déplacements**.

À Saguenay, on remarque d'ailleurs une répartition inégale des revenus sur le territoire. En effet, on constate une plus grande concentration de ménages dont le revenu médian est faible dans les centres-villes et centralités, de même que dans les quartier péricentraux, tandis que les ménages dont le revenu médian est plus élevé se concentrent aux limites du périmètre urbain et à l'extérieur de celui-ci (Statistique Canada, 2021). À la lumière de ce constat, la **diversification de l'offre en transport**, surtout dans les secteurs centraux, est un enjeu important pour répondre aux besoins d'une population qui bénéficie d'une moins grande indépendance financière en matière de déplacement.

ASSURER LA SÉCURITÉ DE L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA ROUTE

À chaque année, plusieurs piétons et cyclistes sont malheureusement impliqués dans des accidents de la route sur le territoire de Saguenay. Bien qu'il soit impossible de prédire ces événements, adopter une approche préventive en matière de sécurité routière peut significativement **diminuer le risque** lié à de tels accidents. Afin de réduire au maximum le risque de collision impliquant des piétons et des cyclistes, la Ville de Saguenay a pour défi la sécurisation progressive de ces liens actifs et l'apaisement de la circulation afin de favoriser un meilleur partage de la rue.



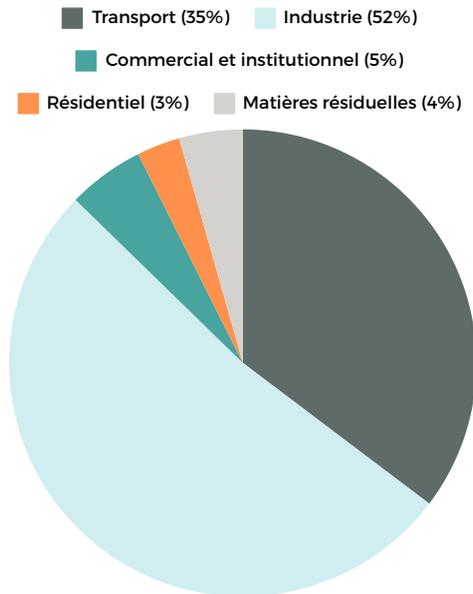
Dans un autre ordre d'idées, le **sentiment d'insécurité** peut quant à lui nuire à l'utilisation de certains modes de transport ou influencer les comportements de la population. Cela est vrai pour la sécurité routière, mais également pour les déplacements nocturnes. En effet, le sentiment d'insécurité peut avoir plusieurs effets sur le choix du type de transport et limite l'égalité des chances à utiliser les services de transport (MTMD, 2020). D'ailleurs, il est démontré que l'insécurité urbaine dans les rues, dans les transports en commun et dans les stationnements touche principalement les femmes et est principalement causé par la peur d'être harcelée ou violentée, ou par une mauvaise expérience. D'ailleurs, les lieux d'attente et de descente du transport collectif, comme les abribus, peuvent être particulièrement angoissants s'ils ne sont pas suffisamment éclairés, espacés, surveillés ou visibles de loin (MTMD, 2020).

RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES DÉPLACEMENTS

Les efforts pour contrer le réchauffement climatique passent inévitablement par la mise en place de mesures visant nos habitudes de déplacement. À Saguenay, le transport est la source de plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité, représentant la seconde source d'émission en importance après les industries (Ville de Saguenay, 2023).

À l'échelle corporative de la Ville de Saguenay, les véhicules et équipements motorisés représentent quant à eux plus de la moitié (57 %) des émissions de GES, représentant la principale source d'émissions.

Ainsi, des mesures en faveur d'une mobilité plus douce et moins polluante, à la fois à l'échelle collective, mais également organisationnelle, favoriseront nécessairement une **réduction de nos émissions de GES** et donc une réduction de l'empreinte environnementale de nos déplacements.



Répartition des émissions de GES de la collectivité de Saguenay par source (Ville de Saguenay, 2023)

FAVORISER L'ADOPTION DE SAINES HABITUDES DE VIE

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, on considère qu'environ 50 % de la population de 18 ans et plus n'atteint pas le niveau d'activité physique recommandé (ISQ, 2022). On estime d'ailleurs que, de ce nombre, environ 33 % est considérée comme étant sédentaire dans ses activités physiques de loisir et de transport, donc qu'elle pratique moins d'une fois par semaine une activité physique, ou pas du tout (ISQ, 2022).

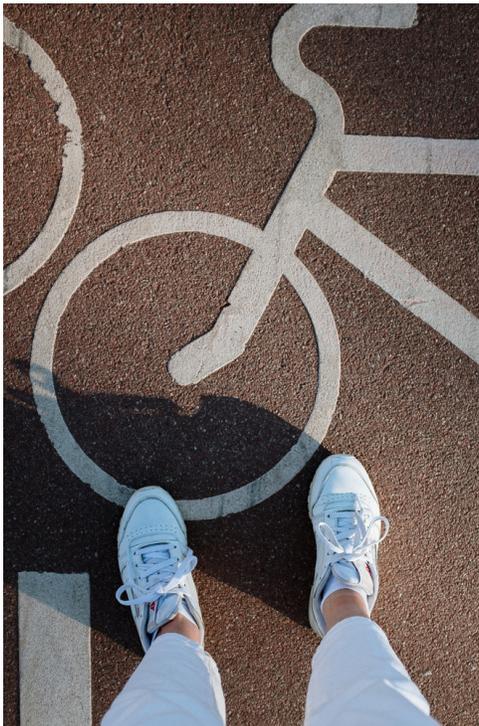


Proportion (%) de la population adulte régionale considérée comme étant sédentaire (ISQ, 2022)

Le manque d'activité physique concerne également une part importante des jeunes. En effet, on estime qu'au Québec, plus de 80 % des jeunes de 6 à 17 ans ne sont pas suffisamment actifs et que la prévalence du surpoids chez ceux-ci, c'est-à-dire de l'embonpoint et de l'obésité, a doublé entre 1978 et 2013 (ISQ, 2022). Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, ce sont 21 % des jeunes du secondaire qui sont considérés comme étant sédentaires (ISQ, 2022). Bien que les déplacements actifs vers l'école représentent une manière privilégiée pour contrer cette problématique et favoriser une hausse de l'activité physique chez les jeunes, on constate que les jeunes sont de moins en moins nombreux à avoir recours à la marche ou au vélo pour se déplacer, alors que l'utilisation de la voiture et des transports motorisés est constamment en hausse (SAAQ, 2023).

De façon générale, la **promotion du transport actif** est une mesure particulièrement efficace pour favoriser les saines habitudes de vie de la population. Peu importe l'âge, l'activité physique réalisée dans le cadre des déplacements comporte de nombreux bénéfices pour la santé, tels que la réduction de certaines maladies chroniques, du stress et une réduction de la mortalité (INSPQ, 2017). À l'inverse, la prévalence de l'automobile et des transports motorisés à Saguenay réduit les opportunités de bouger et favorise la **sédentarité de la population**.

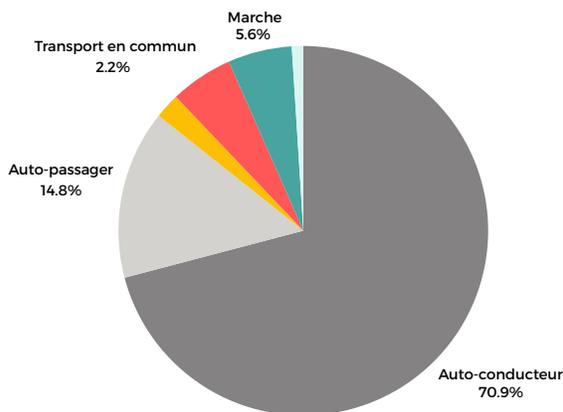
En réponse à cette problématique, la **mise en place de réseaux de transport actif et collectif plus complets et accessibles**, de même que l'**aménagement de corridors scolaires sécuritaires**, permettent de contrer cette tendance. Effectivement, la présence d'infrastructures plus conviviales et sécuritaires à l'intérieur des quartiers et aux abords des écoles crée des environnements favorables à la santé en encourageant la population à bouger davantage lors de ses déplacements.



FAIRE ÉVOLUER LES MENTALITÉS

Outil indispensable pour plusieurs en raison de l'étendue du territoire, mais également symbole de liberté et de prestige, l'automobile individuelle fait partie intégrante des habitudes quotidiennes de la population saguenéenne. Représentant le principal mode de déplacement de la population, 86 % des déplacements sont réalisés en automobile à Saguenay, ce qui correspond à la proportion la plus élevée par rapport aux autres villes de taille comparable (MTMD, 2016).

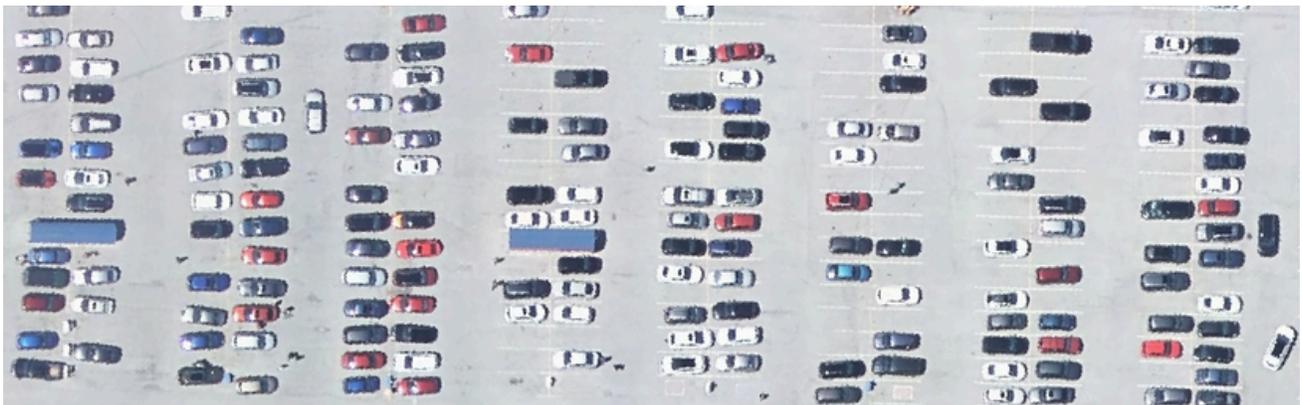
Puisque la voiture est omniprésente, elle est incrustée dans les habitudes de déplacement de la population. Les gens y ont souvent recours par réflexe, sans réfléchir aux autres options de transport disponibles. En ce sens, **faire connaître les autres options disponibles**, mais surtout accroître leur attractivité et leur efficacité en vue d'**inciter les changements de comportements**, représente un défi majeur à Saguenay.



Répartition (%) des déplacements à Saguenay selon le mode utilisé (MTMD, 2016)



D'ailleurs, puisque la voiture personnelle occupe un rôle prépondérant dans les habitudes de vie de la population, le **stationnement de surface** occupe une part considérable de l'espace urbanisé de la ville de Saguenay. Bien que les centres-villes et les principaux pôles d'activités aient besoin de stationnements pour accueillir une grande partie de leurs visiteurs, la surabondance d'aires de stationnement peut altérer certains des atouts qui sont à l'origine de l'attractivité de ces lieux tout en favorisant la création d'îlots de chaleur urbains (Vivre en ville, 2018). L'omniprésence de stationnements a également des effets sur la gestion des eaux pluviales en empêchant l'eau de s'infiltrer dans le sol. À Saguenay, on retrouve dans plusieurs secteurs une quantité de stationnements qui dépasse largement les besoins avérés. On estime d'ailleurs que le stationnement de surface à vocation commerciale occupe à lui seul une superficie entre 9 % et 27 % du territoire des centralités de Saguenay. Au centre-ville de Chicoutimi, cette proportion est estimée entre 13 % et 20 % (Ville de Saguenay, 2023).



CONJUGUER AVEC LE CLIMAT BORÉAL

Située au cœur de la zone boréale, Saguenay est marquée par **un hiver long, enneigé et froid**. Faisant partie intégrante de la vie saguenéenne pendant de nombreux mois, l'hiver conditionne et transforme les habitudes de déplacement de la population qui adapte ses comportements afin de contrer les répercussions du climat rigoureux.

Peu importe le mode de transport emprunté, le froid et la neige ont des impact importants sur les conditions de déplacement. Du point de vue de la sécurité, la présence de surfaces glissantes augmentent le risque de chutes pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes qui doivent faire preuve d'une prudence accrue. Les accumulations de neige au sol quant à elles peuvent rendre impraticables certains sentiers ou limiter l'accès à certains lieux. C'est le cas également des bancs de neige qui représentent souvent des obstacles importants à franchir et qui nuisent à la sécurité des usagers, notamment des enfants qui sont plus petits et difficilement visibles. En termes de confort, l'exposition au froid intense et au vent fait partie de la réalité quasi quotidienne des personnes qui se déplacent de façon active ou en transport collectif.

L'ensemble de ces conditions complique les déplacements et limite le confort des Saguenéens pendant la saison froide. Elles exercent aussi une pression accrue sur les services municipaux qui doivent assurer un entretien assidu et rigoureux des différents réseaux. Puisque cette saison est longue et que ses effets sont intenses pour la collectivité, l'hiver doit être au cœur des stratégies d'aménagement et d'entretien en termes de mobilité durable.



LES CIBLES

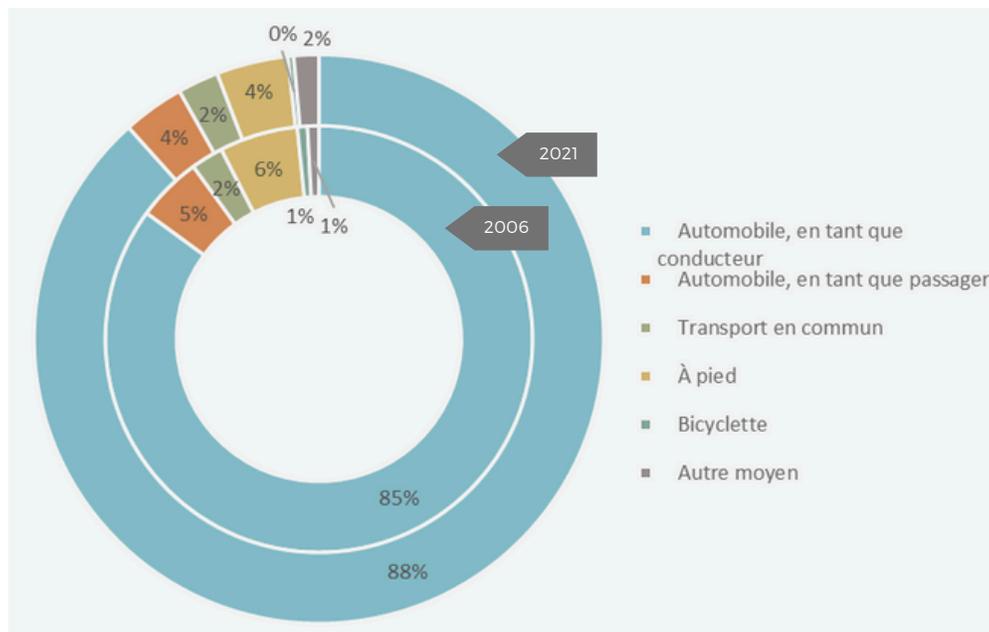
Afin de s'attaquer aux défis de la mobilité durable sur son territoire, Saguenay s'est fixée quatre grandes cibles à atteindre **d'ici 15 ans**. Ce faisant, Saguenay souhaite se doter d'objectifs clés à atteindre afin de concrétiser sa vision, tout en s'assurant d'avoir des indicateurs lui permettant d'évaluer les retombées des actions mises en œuvre dans le cadre du présent plan. Ces cibles ambitieuses sont le reflet d'une volonté ferme d'améliorer l'expérience de déplacement des personnes sur le territoire saguenéen et de favoriser le recours à une diversité de modes alternatifs à l'auto solo.

CIBLE 1 | AUGMENTER DE 20 % LA PART DES DÉPLACEMENTS RÉALISÉS PAR DES MODES ALTERNATIFS À L'AUTO SOLO

La première cible permet de suivre l'évolution de la mobilité des personnes et de mesurer le effets des actions entreprises par la Ville de Saguenay en faveur de la mobilité durable.

Selon Statistique Canada, la part des déplacements effectués en auto solo entre la résidence et le lieu de travail se chiffrait à 88 % en 2021. Quinze ans auparavant, cette proportion était de 85% (Statistique Canada, 2016). On constate donc une progression de l'automobile individuelle dans les habitudes de déplacement de la population saguenéenne, au détriment des autres modes. En ce sens, en l'espace de 15 ans, la proportion de marcheurs pour se rendre au travail a diminué de 2 % à Saguenay. Bien que ces données ne prennent pas en compte l'ensemble des déplacements, il s'agit d'un constat préoccupant d'autant plus qu'il va à l'encontre des principes de la mobilité durable.

La cible 1 vise donc directement à renverser cette tendance et à mesurer si les actions entreprises par la Ville dans le cadre du présent plan favoriseront un changement dans les habitudes de déplacement de la population. Elle s'inscrit également en cohérence avec la *Politique de mobilité durable - 2030* du gouvernement du Québec (2018).



Répartition des déplacements domicile-travail à Saguenay selon le mode (Statistique Canada, 2006 et 2021)

CIBLE 2 | ATTEINDRE UN NOMBRE ANNUEL DE 0 ACCIDENT MORTEL OU AVEC BLESSÉ GRAVE SUR LES ROUTES DE SAGUENAY

En se donnant comme cible d'éliminer les collisions routières graves et mortelles, la Ville de Saguenay priorise la sécurité des citoyens et des personnes qui fréquentent son territoire. Cette cible s'inspire des principes de la Vision Zéro et du Système Sûr qui préconisent une approche préventive en matière de sécurité routière et qui s'appuie sur l'idée qu'il est inacceptable que des personnes perdent la vie ou soient gravement blessées lorsqu'elles se déplacent sur le réseau routier (MTMD, 2023).

Initiée en Suède en 1997, la Vision Zéro a pour principes fondamentaux :

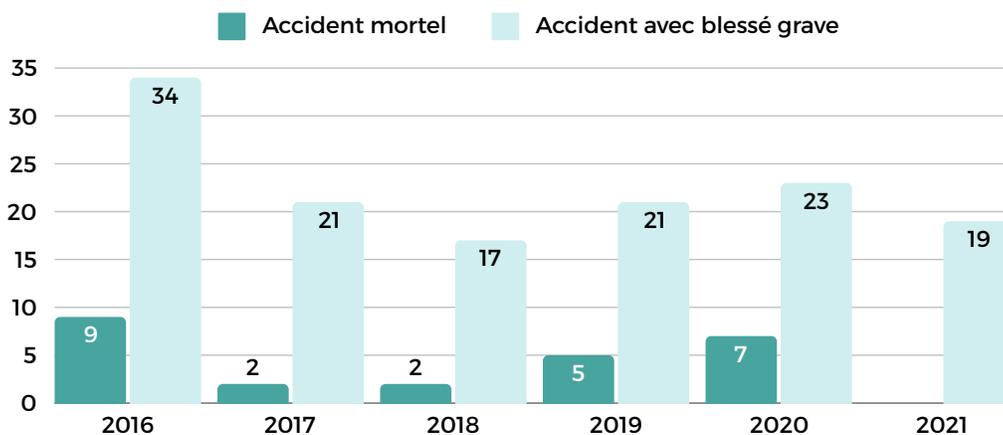
- **La responsabilité partagée** : La sécurité routière est une responsabilité partagée entre les concepteurs du système de transport et les usagers de la route.
- **Une conception centrée sur l'humain** : Les routes et les véhicules doivent être conçus en tenant compte des erreurs humaines et des vulnérabilités physiques des usagers.
- **Une tolérance zéro pour les décès et les blessures graves** : Toute perte de vie ou blessure grave est inacceptable.

Développé en complémentarité avec la Vision Zéro, le Système Sûr est une approche qui vise à créer un environnement de transport où les erreurs humaines ne conduisent pas à des conséquences graves.

« L'approche du Système Sûr est une vision globale du réseau de transport qui tient compte à la fois de l'infrastructure, de son environnement physique, des vitesses de déplacement et des usagers de la route. Elle vise un réseau de transport inclusif qui assure la sécurité des piétons, des cyclistes et de tous les conducteurs et occupants de véhicules, quelles que soient leurs capacités » (MTMD, 2023).

Dans un Système Sûr, chaque composante des transports doit donc contribuer à la réduction des risques de collision. Un Système Sûr accorde une priorité aux usagers vulnérables et agit en prévention afin de créer des environnements sécuritaires pour tous. Il favorise, notamment, un apaisement de la circulation par l'ajustement des limites de vitesse, mais également la création d'aménagements qui incitent à la prudence et au meilleur partage de la route.

Cette approche est d'ailleurs celle qui est préconisée par le gouvernement du Québec dans le cadre de son Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (MTMD, 2023).



Nombre de personnes accidentées par année (décès et blessés graves, tous types d'usagers) (SAAQ, 2016-2021)

CIBLE 3 | DESSERVIR LES 25 PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS D'ACHALANDAGE DU TERRITOIRE PAR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF EFFICACES ET SÉCURITAIRES

Les grands générateurs d'achalandage (voir carte de leur répartition p. 12) représentent les lieux les plus fréquentés du territoire et donc qui génèrent la plus grande densité de déplacements quotidiens. Afin d'optimiser et de rendre plus efficace nos réseaux de transport, il est nécessaire d'accorder une importance particulière à la desserte de ces lieux stratégiques qui, à eux seuls, génèrent plus de 68 000 déplacements par jour.

En garantissant des liaisons piétonnes et cyclables continues vers ces destinations, ainsi qu'un service de transport collectif à fréquence régulière, nous pouvons assurer un accès multimodal aux zones à forte demande. Cela contribue directement à améliorer le confort et la sécurité pour le plus grand nombre de personnes et favorise l'adoption de modes de transports alternatifs à l'auto solo.

Pôle	Nom	Déplacements	Pôle	Nom	Déplacements
1	Place du Royaume	10 146	14	Galeries Jonquière	1 949
2	UQAC	5 050	15	Rio Tinto usine Arvida	1 910
3	Hôpital de Chicoutimi	4 524	16	École secondaire des Bâtisseurs	1 832
4	Cégep de Chicoutimi	3 860	17	Carrefour St-Hubert centre commercial	1 803
5	Costco/Rona – Chicoutimi	3 649	18	Base des Forces canadiennes Bagotville	1 740
6	Place du Saguenay	3 516	19	Les Galeries de La Baie	1 656
7	Cégep de Jonquière	3 233	20	Centre commercial Talbot/Barrette – Chicoutimi	1 554
8	Faubourg Sagamie	3 129	21	Super C Chicoutimi	1 495
9	Place de la Colline	2 668	22	IGA Extra – Marché Guy Bergeron – Jonquière	1 411
10	Place centre-ville Jonquière	2 570	23	École polyvalente Jonquière	1 403
11	Hôpital de Jonquière	2 543	24	Metro Plus P.E. Prix Jonquière	1 391
12	École polyvalente Arvida	2 103	25	École secondaire des Grandes-Marées	1 316
13	École secondaire de l'Odyssée/Dominique-Racine	2 057			

Principaux générateurs d'achalandage - 24 h, tous les modes et motifs (MTMD, 2016)

CIBLE 4 | ATTEINDRE UNE DENSITÉ BRUTE DE 40 LOGEMENTS À L'HECTARE À L'INTÉRIEUR DES CENTRES-VILLES D'ARRONDISSEMENT

La densité brute réfère au rapport entre le nombre de logements d'un secteur de la ville et la superficie totale de ce secteur, incluant les activités non résidentielles et les espaces publics. Cette densité fournit un portrait global d'un quartier et peut être utilisée pour évaluer la rentabilité des infrastructures et des équipements (Vivre en ville, 2013).

La densité urbaine est un facteur clé pour favoriser la mobilité durable puisqu'elle contribue au rapprochement des activités et les déplacements de courtes distances. En termes d'infrastructures, les réseaux de mobilité et les équipements situés dans des secteurs denses permettent la desserte d'un plus grand nombre de personnes et donc une optimisation des ressources. Les zones urbaines denses favorisent également la création de communautés vivantes et dynamiques. Les interactions sociales sont facilitées, et les habitants ont accès à une variété de services et d'activités à proximité. Cela renforce le tissu social et encourage un mode de vie plus actif.

Bien que les centres-villes d'arrondissement de Chicoutimi, La Baie et Jonquière représentent les secteurs les plus denses et compacts de Saguenay, ils n'atteignent pas encore les seuils minimaux de densité souhaités afin de favoriser les déplacements en transport actif et collectif. En effet, leur densité oscille entre 7 et 28 logements à l'hectare, alors qu'on estime qu'un minimum de 40 logements à l'hectare est nécessaire pour qu'un milieu soit respectueux de l'échelle humaine et favorable aux déplacements de courte distance (Vivre en ville, 2018).



LES AXES D'INTERVENTION

Afin de s'attaquer aux principaux défis en matière de mobilité durable et de contribuer à l'atteinte de ses cibles, la Ville de Saguenay identifie sept axes d'intervention prioritaires sur lesquels intervenir. Ces axes d'intervention regroupent les principaux enjeux qui influencent le déplacement des personnes et permettent de s'attaquer aux besoins et aux principaux souhaits soulevés par le milieu. Ce sont les axes d'intervention qui structurent la planification du PMDI. Le plan d'action détaillé aux pages suivantes précise d'ailleurs les attentes pour chaque axe, tout en identifiant les objectifs visés ainsi que les actions qui en découlent. Les sept axes d'intervention sont les suivants :

AXE 1 | ÉVOLUTION DE LA CULTURE

AXE 2 | AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

AXE 3 | MOBILITÉ INCLUSIVE

AXE 4 | PARTAGE DE LA RUE ET EXPÉRIENCE PIÉTONNIÈRE

AXE 5 | TRANSPORT COLLECTIF ET INTERMODALITÉ

AXE 6 | LE VÉLO COMME MODE DE TRANSPORT

AXE 7 | LES DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS EN VOITURE

PLAN D'ACTION

Le plan d'action présente 76 actions à mettre en œuvre afin de concrétiser la vision et de favoriser l'atteinte des cibles du PMDI. Ces actions sont structurées en fonction des sept grands axes d'intervention et s'inspirent de nombreuses pistes d'action identifiées par les partenaires et les citoyens lors des différentes activités participatives.

LÉGENDE ET INTERPRÉTATION DU TABLEAU

 **ACTION CLÉ** | Les actions surlignées en jaune représentent des actions incontournables afin de s'attaquer aux principaux défis de Saguenay en matière de mobilité durable.

 **CIBLE** | La colonne cible identifie les cibles du PMDI auxquelles l'action permet de répondre. Les 4 cibles du PMDI sont les suivantes :

- | | | | |
|---|---|---|---|
| <p>1
Augmenter de 20 % la part des déplacements réalisés par des modes alternatifs à l'auto solo</p> | <p>2
Atteindre un nombre annuel de 0 accident mortel ou avec blessé grave sur nos routes</p> | <p>3
Desservir les 25 principaux générateurs d'achalandage par des réseaux de transport actif et collectif efficaces et sécuritaires</p> | <p>4
Atteindre une densité brute de 40 logements à l'hectare à l'intérieur des centres-villes d'arrondissement</p> |
|---|---|---|---|

 **COUP DE COEUR** | Lorsque présente, cette icône indique que l'action a été identifiée comme étant importante par plusieurs acteurs du milieu au cours des activités participatives.

 **ÉCHÉANCE** | Cette colonne indique l'ordonnancement selon lequel les actions doivent être entreprises, en fonction de leur niveau de priorité.

- | | | | |
|---|--|--|--|
| 
Court terme
0 à 3 ans | 
Moyen terme
3 à 10 ans | 
Long terme
10 à 15 ans | 
Action à réaliser
en continu |
|---|--|--|--|

 **COLLABORATION** | Lorsque présente, cette icône indique que la mise en place de collaborations avec un ou plusieurs partenaires du milieu sera nécessaire à la réalisation de l'action. Ces partenaires peuvent être des organismes ou des associations, de grandes institutions, des ministères et organismes publics, des instances de concertation ou tout autre acteur de la mobilité.

 **RÉSULTAT** | Cette colonne correspond aux résultats attendus, témoignant de la réalisation de l'action.

AXE 1 | ÉVOLUTION DE LA CULTURE

À l’instar de la plupart des villes nord-américaines, le développement de Saguenay a largement été influencé par l’automobile. Représentant aujourd’hui le principal mode de déplacement de la population saguenéenne, l’automobile est incrustée dans les habitudes des citoyens et accapare la plupart des ressources allouées au transport. Afin de favoriser l’utilisation de modes de déplacements alternatifs à l’auto solo, un effort important de promotion et de sensibilisation devra permettre de faire connaître les autres options disponibles et de favoriser une évolution des perceptions. Cet effort doit s’accompagner d’une adaptation des façons de faire et des processus afin d’offrir aux citoyens des infrastructures et des services de qualité en matière de mobilité durable.

OBJECTIF 1 | Mobiliser les services municipaux et favoriser le travail multidisciplinaire

	ACTION					
1.1	Mettre en place une structure de travail multiservice destinée à la mise en œuvre du Plan de mobilité durable intégrée	1, 2, 3, 4				Cellule de travail
1.2	Prévoir les ressources humaines, financière et matérielles nécessaires à la mise en œuvre du PMDI	1, 2, 3, 4				Budgets
1.3	Assurer l’arrimage du PMDI avec les autres démarches et planifications en vigueur de la Ville et de ses partenaires	1, 2, 3, 4				Partage d’informations et concertation des acteurs

OBJECTIF 2 | Favoriser la participation citoyenne et la concertation avec le milieu sur les enjeux de mobilité durable

	ACTION					
1.4	Faire de la <i>Rencontre de la mobilité</i> un événement annuel	1, 2, 3, 4				Événement annuel
1.5	Fournir à la population une plateforme pour s’exprimer sur les enjeux de mobilité durable	1, 2				Plateforme de consultation en ligne
1.6	Assurer une présence citoyenne sur les instances de mobilité	1, 2, 3, 4				Participation des acteurs
1.7	Prévoir un budget participatif dédié à des projets de mobilité active	1, 2, 3, 4				Budget et plateforme de diffusion des projets
1.8	Maintenir la participation active de la Ville sur les instances de concertation régionale en matière de mobilité durable	1, 2, 3, 4				Participation aux rencontres des différentes tables et comités
1.9	Poursuivre les travaux du sous-comité transport actif de la table de concertation Ville étudiante	1, 2, 3				Rencontres du sous-comité

OBJECTIF 3 | Promouvoir une culture de la mobilité durable et sensibiliser la population à ses bienfaits

	ACTION					
1.10	Se doter de campagnes de promotion et de sensibilisation à la culture des déplacements durables	1, 2				Mesures de promotion et de sensibilisation
1.11	Soutenir les organismes qui offrent des services et formations en matière de déplacements actifs (ex. : ateliers de mécanique vélo, prêt d'équipement, cycliste averti, etc.)	1, 2				Soutien aux organismes

OBJECTIF 4 | Faire preuve d'exemplarité

	ACTION					
1.12	Améliorer l'accessibilité universelle aux bâtiments et équipements municipaux et assurer leur desserte en transport actif	1, 3				Aménagements
1.13	Prévoir des critères d'accessibilité multimodale lors du choix de localisation des nouveaux bâtiments et équipements municipaux	1, 2				Grille d'analyse et normes de conception
1.14	Offrir un programme prévoyant des incitatifs au transport actif et collectif pour les employés municipaux (tarifs réduits, remboursement d'équipement, présence d'équipement sur les lieux de travail, etc.)	1				Programme pour les employés
1.15	Assurer le remplacement progressif de la flotte de véhicules municipaux par des véhicules électriques	1				Augmentation de la proportion de VÉ

OBJECTIF 5 | Assurer un suivi et une diffusion de l'information relative aux déplacements actifs

	ACTION					
1.16	Diffuser une carte interactive regroupant l'ensemble des informations utiles aux déplacements actifs sur le territoire	1				Carte interactive numérique
1.17	Se doter d'une stratégie afin de mieux communiquer la planification, les travaux à venir sur le réseau actif ainsi que les chemins alternatifs en cas de travaux	1, 2				Plan de communication
1.18	Implanter des compteurs cyclistes sur les tronçons du réseau cyclable les plus achalandés	1, 2				Installation de compteurs
1.19	Se doter de mesures signalétiques destinées aux piétons et aux cyclistes dans les secteurs les plus achalandés	1				Installation de panneaux ou d'équipements

AXE 2 | AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

L'aménagement du territoire réfère à la façon dont nous occupons le territoire; comment les différentes activités y sont réparties et comment l'environnement urbain se développe afin d'organiser ces activités dans l'espace. Puisque nous nous déplaçons quotidiennement pour réaliser nos différentes activités, leur répartition géographique de même que l'environnement urbain dans lequel elles s'insèrent ont une incidence directe sur notre mobilité. Afin de favoriser les déplacements de courtes distances, il est nécessaire de consolider nos milieux de vie en rapprochant les activités. Un aménagement durable limitera également les conséquences des infrastructures sur l'environnement naturel et favorisera la résilience aux changements climatiques.

OBJECTIF 1 | Favoriser le rapprochement des activités et la consolidation de la trame urbaine

	ACTION					
2.1	Répertorier les espaces urbains vacants ou sous-utilisés et se doter d'une stratégie de redéveloppement de ces espaces	1, 4				Répertoire (cartographie) et plan d'action
2.2	Poursuivre les efforts afin d'accroître la densité et l'attractivité des centres-villes	1, 3, 4				Stratégies, règlements et outils de planification
2.3	Identifier des noyaux de proximité à l'intérieur des secteurs à vocation résidentielle	1				Modification des outils d'urbanisme
2.4	Prévoir des densités résidentielles supérieures le long des rues collectrices ou des axes structurants de transport en commun	1, 4				Modification des outils d'urbanisme
2.5	Développer les conditions favorables à l'implantation et au maintien des commerces et services de proximité à l'intérieur des centralités	1				Modification des outils d'urbanisme et aménagements urbains

OBJECTIF 2 | Favoriser la connectivité et la convivialité des secteurs résidentiels

	ACTION					
2.6	Réviser les règlements d'urbanisme afin d'y intégrer des normes favorisant la connectivité, la convivialité et la perméabilité des secteurs résidentiels	1, 2				Modification des règlements d'urbanisme
2.7	Se doter d'un guide de conception des nouveaux développements et de bonnes pratiques à l'attention des promoteurs	1, 2				Guide d'accompagnement

OBJECTIF 3 | Assurer une saine gestion du stationnement et prévoir des mesures fiscales en faveur de la mobilité durable

	ACTION					
2.8	Se doter d'une politique de stationnement et modifier la réglementation en vigueur	1, 4				Politique et modifications réglementaires
2.9	Prévoir des mesures d'écofiscalité pour encadrer l'aménagement des stationnements, limiter la présence de surfaces minéralisées et encourager les déplacements durables	1, 4				Règlements ou mécanismes de taxation ou de redevances

OBJECTIF 4 | Assurer le respect des milieux naturels et atténuer l'effet des contraintes climatiques et topographiques sur les déplacements actifs

	ACTION					
2.10	Assurer l'intégrité des milieux naturels dans les choix de développement des réseaux de transport	-				Normes de conception
2.11	Se doter d'une stratégie pour accroître la canopée urbaine le long des rues et des liens cyclo-piétonniers en contexte urbain	1				Politique de l'arbre ou de verdissement
2.12	Prévoir des aires de repos le long des corridors piétonniers les plus abrupts et ceux qui sont les plus empruntés	1				Aménagements et mobilier
2.13	Tenir compte des corridors de vent dans le choix des tracés actifs et assurer l'aménagement de microclimats confortables	1				Normes de conception et aménagements

AXE 3 | MOBILITÉ INCLUSIVE

La mobilité durable donne la priorité aux usagers les plus vulnérables afin de rendre le territoire accessible pour tous. Elle tient compte des limitations de chacun tout en favorisant les déplacements autonomes. Alors que le vieillissement de la population pose à lui seul de nombreux défis, il est important, dans une optique d'accessibilité universelle, de s'attaquer à l'ensemble des iniquités en matière d'accès aux différents réseaux et services de transport.

OBJECTIF 1 | Assurer l'accessibilité universelle en matière de mobilité durable et favoriser l'inclusion sociale

	ACTION					
3.1	Documenter les besoins de la population en matière de mobilité universelle et inclusive	1, 2				Études et recherches
3.2	Auditer la performance en accessibilité universelle des principales rues des centralités du territoire	1, 2				Audits
3.3	Assurer la présence de mesures d'accessibilité universelle lors des travaux de réfection de rue	1, 2				Normes de conception
3.4	Développer un cadre normatif basé sur les parcours sans obstacles afin d'encadrer l'aménagement des espaces publics et privés	1, 2				Modification des règlements d'urbanisme
3.5	Intégrer l'analyse différenciée selon les sexes (ADS+) lors de la révision ou de l'adoption des outils de planification et d'intervention qui touchent les réseaux actifs	1				Critères de conception
3.6	Renforcer l'encadrement de la localisation des résidences pour aînés afin d'assurer leur desserte multimodale et l'accessibilité à des services de proximité pour les résidents	1, 3				Modification des outils d'urbanisme

OBJECTIF 2 | Accroître le sentiment de sécurité de la population lors de ses déplacements

	ACTION					
3.7	Proposer l'ajout d'arrêts intermédiaires sur les parcours de la STS moins achalandés le soir	1				Implantation du nouveau service
3.8	Lors du réaménagement des rues, prévoir des mesures afin d'assurer la présence d'un réseau actif nocturne éclairé, basé sur le potentiel d'utilisation des parcours	1				Normes de conception
3.9	Maintenir une présence policière dans les centres-villes, notamment pour accroître le sentiment de sécurité dans les terminus et le long des réseaux actifs	1				Présence policière

AXE 4 | PARTAGE DE LA RUE ET EXPÉRIENCE PIÉTONNIÈRE

La mobilité durable invite à ramener l'aménagement urbain à l'échelle du piéton. Afin d'améliorer la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied sur le territoire de Saguenay, il est important de mettre en place des mesures favorisant un meilleur partage de la rue. En plus d'encourager une mobilité douce (par des déplacements actifs ou la micromobilité), des aménagements apaisés et conviviaux permettront la création de milieux de vie de qualité et stimuleront l'attractivité et le dynamisme des quartiers. À l'intérieur des centres-villes, cette approche aura pour effet de générer également des retombées positives sur la fréquentation des lieux publics et sur l'achalandage des rues commerciales.

OBJECTIF 1 | Assurer la sécurité des usagers du transport actif et favoriser un meilleur partage de la rue

	ACTION					
4.1	Se doter d'un plan de sécurité routière	1, 2				Document d'intention et plan d'action
4.2	Se doter d'une stratégie de sécurisation progressive des corridors scolaires basée sur le guide <i>Redécouvrir le chemin vers l'école</i> du MTMD	1, 2				Document d'intention et plan d'action
4.3	Poursuivre et renforcer les efforts de sensibilisation à la sécurité routière	2				Campagnes de sensibilisation
4.4	Accroître les efforts de sécurisation progressive des cheminements piétonniers dangereux et fortement achalandés	1, 2				Aménagements
4.5	Adopter une politique de rue conviviale	1, 2, 3				Politique
4.6	Réduire la limite de vitesse permise sur les rues locales et se doter d'une stratégie pour le déploiement des mesures d'apaisement de la vitesse	1, 2				Signalisation, stratégie et aménagements
4.7	Adapter le cadre réglementaire et l'aménagement urbain afin de favoriser la micromobilité électrique et assurer un partage harmonieux de l'espace public avec les autres usagers	1, 2				Aménagements et modifications réglementaires

OBJECTIF 2 | Améliorer l'entretien des réseaux actifs en toutes saisons

	ACTION					
4.8	Adapter la politique de déneigement afin de rendre accessibles plus rapidement les réseaux actifs hivernaux	1. 2. 3				Modification de la politique de déneigement
4.9	Assurer le rafraîchissement hâtif des liens actifs sur rue au printemps et privilégier l'emploi de peinture plus durable pour les bandes cyclables situées près des voies de circulation					Ajustement du plan de marquage
4.10	Assurer un déblaiement plus hâtif des réseaux actifs au printemps et prolonger la période d'accessibilité du réseau cyclable	1. 2. 3				Modification du système de requêtes
4.11	Adapter le système de requêtes afin de mieux répondre aux besoins des usagers du transport actif	1. 2. 3				Plan d'action
4.12	Se doter d'une stratégie de réfection des trottoirs existants	1. 2. 3				Politique ou lignes directrices
4.13	Accroître le nombre de liens cyclables accessibles en hiver (sur rue et hors rue) afin de desservir les principales destinations du territoire	1. 2				Gestion des opérations

OBJECTIF 3 | Améliorer l'expérience piétonnière dans les secteurs achalandés

	ACTION					
4.14	Prévoir une stratégie de piétonnisation des rues commerciales des centres-villes et des centralités	1. 3				Stratégie et plan d'action
4.15	Occuper les espaces urbains sous-utilisés des centres-villes par des aménagements transitoires ou éphémères destinés aux piétons	1				Aménagements

AXE 5 | TRANSPORT COLLECTIF ET INTERMODALITÉ

La Ville de Saguenay est desservie par un système de transport collectif par autobus qui connecte les quartiers résidentiels aux différentes activités du territoire. Afin de favoriser l'accès au service et la sécurité des usagers, il importe de travailler de façon soutenue avec la Société de transport du Saguenay afin d'offrir des infrastructures de qualité à la population. La marche faisant partie intégrante de tout déplacement en transport collectif, la Ville a notamment la responsabilité d'aménager des cheminements sécuritaires et conviviaux jusqu'aux lieux d'attente.

OBJECTIF 1 | Soutenir la STS dans ses efforts d'optimisation du réseau de transport collectif

	ACTION					
5.1	Encourager et soutenir la STS dans la refonte progressive de son réseau en priorisant la desserte des principaux pôles d'achalandage et bassins de population du territoire	1, 3				Rencontres de travail et partage d'informations
5.2	Mettre sur pied une cellule de travail interorganisation destinée aux enjeux de transport collectif et d'intermodalité	1, 3				Cellule de travail

OBJECTIF 2 | Assurer la sécurité, le confort et l'accessibilité du réseau de la STS

	ACTION					
5.3	Se doter d'un guide de principes d'aménagement urbain pour le transport collectif afin de se doter de normes pour l'aménagement des lieux d'arrêt, des rues et des quartiers desservis par le réseau	1, 2				Guide

OBJECTIF 3 | Assurer la connectivité entre les différents réseaux de mobilité et favoriser les déplacements intermodaux

	ACTION					
5.4	Reconnaître et identifier les principaux pôles d'échange intermodaux du territoire	1, 3				Répertoire (cartographie)
5.5	Accompagner la STS dans le réaménagement progressif de ses stations et terminus afin d'offrir des pôles d'échange intermodaux accessibles, complets et bien équipés	1, 3				Accompagnement, aménagements, mobilier et équipements
5.6	Assurer la présence de stationnements incitatifs aux bons endroits sur le territoire	1				Aménagements

AXE 6 | LE VÉLO COMME MODE DE TRANSPORT

Le territoire de Saguenay est tracé par un vaste réseau cyclable reliant les différents secteurs de la ville entre eux. Initialement développé pour favoriser les déplacements récréatifs à vélo, il est constitué de grandes boucles en périphérie qui sont souvent entrecoupées par des barrières physiques. Afin de favoriser les déplacements à vélo sur le territoire, il importe d'améliorer la connectivité entre les tronçons existants tout en orientant le développement du réseau et des équipements afin de répondre aux besoins des cyclistes utilitaires. Un réseau utilitaire visera à desservir les générateurs d'achalandage et les principaux bassins de population par des chemins courts et directs.

OBJECTIF 1 | Développer et adapter le réseau cyclable afin de répondre aux besoins des cyclistes utilitaires

	ACTION					
6.1	Adopter un plan directeur vélo afin d'encadrer le développement du réseau cyclable	1, 3				Plan directeur
6.2	Se doter d'une stratégie pour encadrer la mise aux normes et l'entretien du réseau existant	1, 3				Stratégie et plan d'action
6.3	Améliorer la sécurité des infrastructures cyclables existantes	1				Aménagements physiques et marquage

OBJECTIF 2 | Fournir des équipements répondant aux besoins des cyclistes utilitaires

	ACTION					
6.4	Réaliser un inventaire complet des équipements destinés aux cyclistes sur le territoire et en assurer la mise à jour	1				Répertoire (cartographie)
6.5	Accroître l'offre de stationnements pour vélos dans les espaces publics achalandés	1, 3				Installation de mobilier
6.6	Appuyer la STS afin de poursuivre et d'accélérer le déploiement des stations Accès Vélo sur le territoire	1, 3				Implantation de nouvelles stations Accès Vélo
6.7	Intégrer au règlement de zonage des normes sur les supports à vélos en fonction des usages et de la densité	1, 3				Modification des outils d'urbanisme
6.8	Déployer une offre de bornes de réparation pour vélos en libre-service	2				Installation d'équipements

AXE 7 | LES DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS EN VOITURE

Les enjeux de mobilité durable passent par un éventail de solutions de transport. Outre le transport actif et le transport en commun, différentes options de mobilité peuvent contribuer à la diminution de la part modale du voiturage en solo et à la réduction de l'empreinte écologique des déplacements. Parmi ces solutions, on retrouve le covoiturage et l'autopartage, mais également le remplacement des véhicules à essence par des alternatives qui sont moins polluantes. Le recours à ces modes alternatifs favorise la réduction des émissions de gaz à effet de serre reliés au transport et participe à l'amélioration de la qualité de vie de la population.

OBJECTIF 1 | Favoriser le déploiement d'un service d'autopartage sur le territoire de Saguenay

	ACTION					
7.1	Mettre en place les conditions favorables au déploiement d'un service d'autopartage sur le territoire de Saguenay	1				Démarchage et développement de partenariats

OBJECTIF 2 | Accompagner la transition vers l'automobile électrique

	ACTION					
7.2	Prévoir des normes ou des critères relatifs aux bornes de recharge pour véhicules électriques dans les règlements d'urbanisme	-				Modification des outils d'urbanisme
7.3	Favoriser le déploiement du réseau électrique de façon équitable sur le territoire	-				Accompagnement et collaboration

OBJECTIF 3 | Favoriser le covoiturage

	ACTION					
7.4	Maintenir et développer le réseau de stationnements incitatifs au covoiturage existant	1				Aires de stationnements incitatifs au covoiturage
7.5	Prévoir des cases de stationnement préférentielles pour le covoiturage dans les stationnements des édifices municipaux	1				Cases de stationnement
7.6	Encourager et soutenir les initiatives visant à favoriser le covoiturage	1				Soutien aux organismes et partenariats

GLOSSAIRE

Accessibilité universelle : Capacité pour tous les individus, y compris ceux ayant des limitations physiques, sensorielles ou cognitives, d'accéder aux services, aux infrastructures et aux informations.

Accès Vélo : Système de vélos à assistance électrique en libre-service opéré par la Société de transport du Saguenay.

Analyse différenciée selon les sexes : Approche d'évaluation des politiques et des programmes qui prend en compte les différences entre les sexes pour garantir l'équité et l'inclusion.

Attractivité : Capacité d'un territoire à attirer et retenir des habitants, des entreprises, et des visiteurs grâce à ses qualités économiques, sociales, culturelles et environnementales.

Audit d'accessibilité universelle : Processus d'évaluation systématique visant à vérifier que les infrastructures, les services et les environnements sont accessibles à tous, y compris aux personnes ayant des limitations physiques, sensorielles ou cognitives.

Autopartage : Système de partage de voitures où plusieurs utilisateurs peuvent accéder à un véhicule pour une courte durée, souvent par le biais d'une réservation en ligne ou d'une application mobile.

Centralité : Une centralité désigne une concentration d'activités ayant un pouvoir structurant sur un territoire plus large. L'importance des activités et les caractéristiques physiques du lieu renforcent à la fois l'effet d'attraction et de diffusion d'une centralité. Saguenay compte douze centralités sur son territoire, incluant les centres-villes d'arrondissement (Chicoutimi, Jonquière, La Baie), les centres-villes traditionnels (Chicoutimi-Nord, Kénogami, Arvida) et les centralités locales (Rivière-du-Moulin, Laterrière, Port-Alfred, Grande-Baie, Shipshaw, Lac-Kénogami). Les centralités correspondent généralement au cœur des anciennes municipalités qui composent le territoire de Saguenay.

Consolidation : Dans le contexte de l'urbanisme, la consolidation fait référence à l'ensemble des actions visant à renforcer et à revitaliser les zones urbaines existantes. Cela inclut la réhabilitation de bâtiments et de friches, l'amélioration des infrastructures et la création de nouveaux espaces.

Convivialité : Qualité d'un environnement ou d'une situation qui favorise les interactions sociales agréables et harmonieuses. En matière de mobilité durable, cela peut se traduire par des espaces publics accueillants, des infrastructures de transport accessibles et des initiatives communautaires qui encouragent les échanges et la coopération entre les usagers.

Corridor scolaire : Itinéraires sécurisés et adaptés pour les déplacements des élèves entre leur domicile et leur école, favorisant la marche et le vélo.

Covoiturage : Partage d'un véhicule privé entre plusieurs personnes pour effectuer un trajet commun, réduisant ainsi le nombre de voitures sur la route.

Culture automobile : Ensemble des pratiques, des valeurs et des normes sociales qui privilégient l'utilisation de la voiture comme principal mode de transport.

Cycliste utilitaire : Désigne une personne qui utilise le vélo comme moyen de transport, plutôt que pour le sport ou le loisir.

Densification : Processus d'augmentation du nombre de logements, d'activités ou d'infrastructures dans une zone urbaine existante, sans étendre les limites de la ville. Cela peut se faire par la construction de nouveaux bâtiments, la transformation de terrains vacants ou la réhabilitation de structures existantes. La densification vise à optimiser l'utilisation de l'espace urbain, à réduire l'étalement urbain et à favoriser des modes de vie plus durables en rapprochant les services et les transports des résidents.

Densité : Mesure du nombre de personnes, de logements ou d'activités par unité de surface, influençant l'efficacité des transports et l'utilisation des ressources.

Dépendance à l'automobile : Situation où les individus et les communautés dépendent fortement de l'utilisation de la voiture pour leurs déplacements quotidiens, souvent en raison d'un manque d'alternatives de transport.

Échelle humaine : L'échelle humaine est un concept urbanistique qui vise à créer des espaces urbains favorables à la vie quotidienne des habitants en préconisant une conception de l'espace centrée sur l'humain. Les aménagements sont adaptés aux besoins des piétons et des cyclistes et ils offrent des espaces publics bien pensés, favorisant les interactions sociales.

Écofiscalité : Utilisation de la fiscalité pour encourager les comportements respectueux de l'environnement, par exemple en taxant les activités polluantes et en subventionnant les pratiques durables.

Efficience : Capacité à atteindre un objectif en utilisant le moins de ressources possible. En mobilité durable, l'efficience se traduit par la mise en place de solutions qui maximisent les bénéfices tout en minimisant les effets négatifs sur l'environnement et les ressources.

Équité : Principe de justice sociale visant à garantir que chaque individu ait accès aux mêmes opportunités et ressources, indépendamment de ses caractéristiques personnelles ou socio-économiques.

Étalement urbain : Expansion des zones urbaines vers les périphéries, entraînant une augmentation des déplacements en voiture et une consommation accrue de terres.

Générateurs d'achalandage : Lieux ou activités qui attirent un grand nombre de personnes et générant une grande densité de déplacements, augmentant ainsi le trafic et l'activité économique dans une zone donnée.

Incapacité : Une personne a une incapacité si elle a de la difficulté avec les activités de la vie quotidienne (difficulté à entendre, à voir, à communiquer, à marcher, à monter un escalier, à se pencher, à apprendre ou à faire d'autres activités semblables) ou si la quantité ou le genre de ses activités sont réduits en raison d'un état physique ou mental ou d'un problème de santé.

Inégalités sociales : Disparités dans l'accès aux ressources, aux opportunités et aux droits entre différents groupes sociaux, souvent basées sur des critères économiques, raciaux, de genre ou d'âge.

Intermodalité : Utilisation combinée de plusieurs modes de transport pour un même trajet, optimisant ainsi l'efficacité et réduisant l'empreinte carbone.

Microclimat : Conditions climatiques spécifiques à une petite zone géographique, influencées par des facteurs locaux comme la végétation, les bâtiments et les plans d'eau.

Micromobilité : Ensemble des modes de transport légers et individuels, souvent électriques, utilisés pour les courtes distances. Cela inclut les trottinettes électriques, les vélos électriques, les monoroues et les planches gyroskopiques.

Mobilité active (ou transport actif) : Modes de déplacement nécessitant une activité physique, comme la marche et le vélo, favorisant la santé et réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Mobilité durable : Ensemble des modes de transport qui minimisent l'impact environnemental, favorisent l'efficacité énergétique et soutiennent le développement économique et social.

Multimodal : Désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport pour faciliter les déplacements.

Périmètre urbain : Limite géographique définissant l'étendue d'une zone urbaine. Ce périmètre inclut généralement les zones résidentielles, commerciales, industrielles et les infrastructures publiques.

Piétonnisation : Transformation d'une rue ou d'une zone urbaine pour la rendre accessible uniquement ou en priorité aux piétons, améliorant ainsi la sécurité et la qualité de vie.

Plan de mobilité durable intégrée : Stratégie globale visant à améliorer la mobilité dans une région ou une ville en intégrant divers modes de transport durables et en tenant compte des aspects environnementaux, sociaux et économiques.

Plan de sécurité routière : Stratégie mise en place pour améliorer la sécurité des usagers de la route, réduire les accidents et promouvoir des comportements responsables.

Rue collectrice : Voie urbaine qui collecte le trafic des rues locales et le dirige vers les artères principales, facilitant la circulation dans les quartiers.

Rue conviviale : Rue conçue pour être accueillante et sécurisée pour tous les usagers, y compris les piétons, les cyclistes et les automobilistes, avec des aménagements favorisant les interactions sociales.

Saines habitudes de vie : Pratiques quotidiennes qui favorisent la santé et le bien-être général. Cela inclut une alimentation équilibrée, une activité physique régulière, un sommeil suffisant, la gestion du stress, et l'adoption de comportements positifs pour la santé mentale. En matière de mobilité durable, cela peut aussi signifier l'intégration de modes de transport actifs, comme la marche et le vélo, dans sa routine quotidienne.

Sédentarité : Mode de vie caractérisé par une faible activité physique, souvent associé à des risques accrus pour la santé, tels que l'obésité, les maladies cardiovasculaires et le diabète.

Services de proximité : Services essentiels situés à une distance accessible à pied ou à vélo, tels que les commerces, les écoles, les parcs et les centres de santé.

Stationnement de surface : Espaces de stationnement situés au niveau du sol, généralement en plein air, et souvent localisés dans les rues et les zones commerciales. Contrairement aux stationnements souterrains ou à étages, le stationnement de surface est souvent plus accessible et occupe une grande surface au sol, ce qui peut influencer l'aménagement urbain et l'utilisation du sol.

Surface minéralisée : Surface imperméable tel que le béton et l'asphalte.

Transport collectif : Systèmes de transport partagé comme les bus, les trains, les métros et les tramways, qui réduisent le nombre de véhicules individuels sur les routes.

Usage (urbanisme) : Terme désignant la manière dont les espaces et les terrains sont utilisés dans une zone urbaine. Cela inclut les différentes fonctions attribuées aux terrains, telles que résidentielle, commerciale, industrielle, récréative et institutionnelle. Les règlements d'urbanisme définissent les usages permis dans différentes zones pour assurer une cohabitation équilibrée et fonctionnelle des activités.

Usagers vulnérables : Les usagers vulnérables sont ceux qui, en raison de leur fragilité, de leur position ou de leur manque de protection ou de visibilité, sont particulièrement exposés aux risques d'accidents. Parmi ceux-ci, on retrouve par exemple les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite et les enfants.

Véhicule électrique (VE) : Véhicule propulsé par un ou plusieurs moteurs électriques, utilisant l'électricité stockée dans des batteries rechargeables.

Vélo en libre-service : Système de location de vélos disponibles en libre-service dans les zones urbaines, encourageant l'utilisation du vélo pour les déplacements courts.

Vieillesse : Processus démographique par lequel la proportion de personnes âgées dans une population augmente, influençant les besoins en services de santé, en infrastructures et en mobilité.

RÉFÉRENCES

- GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2018). Politique de mobilité durable – 2030, Transporter le Québec vers la modernité, Québec, Québec, 54 pages.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2014) Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011- 2036 [En ligne] <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/population/perspectivesmrc-2011-2036.pdf>
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO (2012). Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun, 224 p. [En ligne] <https://www.ontario.ca/page/ministry-transportation> (page consultée le 22 septembre 2022).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE DU QUÉBEC (2020). Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes. Région de Saguenay, 2015. [En ligne] <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Documents/ads-saguenay-2015.pdf>
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE DU QUÉBEC (2016). Enquête origine-destination [en ligne] <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Pages/enquetesorigine-destination.aspx>
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE DU QUÉBEC (2016). Enquête origine-destination 2015 sur la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Saguenay – Résultats sommaires de l'enquête-ménages, [En ligne] <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planificationtransports/enquetes-origine-destination/saguenay/Documents/sommaire.pdf>
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE DU QUÉBEC (2023). Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. [En ligne] <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-action-securite-routiere>
- PIÉTONS QUÉBEC (2021). Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie [En ligne] https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/pietonsqc_vf_fiche_apaiser-la-circulation-et-securiser-les-intersections.pdf
- ROBITAILLE É. & A. ST-LOUIS (2019). Fiches synthèse des indicateurs de l'environnement bâti. Indice de potentiel piétonnier. Membres du Centre de référence sur l'environnement bâti et la santé. Institut national de santé publique du Québec [en ligne]
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2021). Bilan routier, parc automobile et permis de conduire 2020 – dossier statistique. 238 p. [En ligne] <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-2020-bilan-routier.pdf>
- STATISTIQUE CANADA (2016). Profil de recensement, Ville de Saguenay [En ligne] <https://www12.statcan.gc.ca/censusrecensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>
- STATISTIQUE CANADA (2021). Profil de recensement, Ville de Saguenay [En ligne] <https://www12.statcan.gc.ca/censusrecensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>
- VIVRE EN VILLE (2013). « Compacité / Densité », Collectivitesviables.org, Vivre en Ville, décembre 2013. [En ligne] <https://collectivitesviables.org/articles/compacite-densite.aspx>
- VIVRE EN VILLE (2014). « Problématique du stationnement », Collectivitesviables.org, Vivre en Ville, octobre 2014. [En ligne] <https://collectivitesviables.org/articles/problematique-du-stationnement.aspx>
- VIVRE EN VILLE (2018). « Stationnement dans les centralités », Collectivitesviables.org, Vivre en Ville, mars 2018. [En ligne] <https://collectivitesviables.org/articles/stationnement-dans-les-centralites.aspx>

